Canada

Administration de pilotage des Grands Lacs

Rapport annuel 2013

Siège social

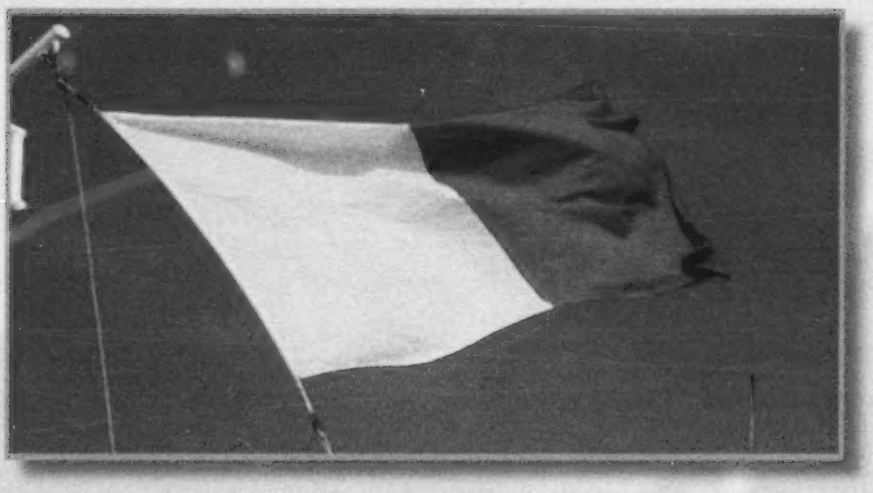
2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

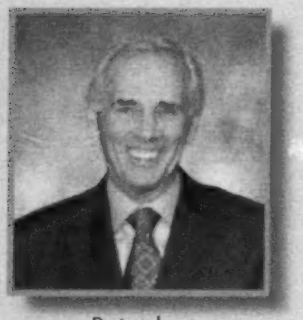
SITE WEB

www.glpa-apgl.com



Toutes les photos dans ce rapport ont été prises dans les Grands Lacs par des pilotes de l'Administration.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Président
① M. J.D. SMITH
Représentant du secteur public

Vice-présidente
② Mme D. DION
Représentante du secteur public

Membre
CAPITAINE M. DESROCHERS
Représentant des pilotes

Membre
② CAPITAINE M. PRATT
Représentant des pilotes

Membre
② M. D. GRIEVE
Représentant de l'industrie maritime

Membre
① M. R. T. DOOL
Représentant de l'industrie maritime

Membre
① M. T. GEDDES
Représentant du secteur public

① Membres du Comité d'audit
② Membres du Comité de régie

LES DIRIGEANTS ET L'ÉQUIPE DE GESTION DE L'ADMINISTRATION

Les dirigeants et l'équipe de gestion de l'Administration, *à l'avant de gauche à droite* : Stéphane Bissonnette, directeur des finances; Robert Lemire, directeur général; *à l'arrière* : Kim Pecore, gestionnaire de la paie, des systèmes et du personnel; Richard Quenneville, gérant de l'exploitation; Christine Doherty, adjointe exécutive; Daniel Trottier, directeur de l'exploitation; Nathalie Archambault, chef comptable.

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 26 février 2014

L'honorable Lisa Raitt, C. p., députée
Ministre des Transports

Madame,

Au nom du Conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2013. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration est heureuse d'annoncer qu'elle a mené à terme une autre année couronnée de succès dans la prestation de services de pilotage sécuritaires, efficients et fiables dans la région des Grands Lacs et dans le port de Churchill, au Manitoba. L'année a été marquée par la plus longue saison de navigation dans l'histoire de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit 286 jours. C'est également l'année de la plus importante récolte de blé, de canola et de soja chez les producteurs de l'Ouest, et celle du mois de décembre le plus froid qu'on ait vu depuis longtemps sur les Grands Lacs. Cette tempête d'événements a été gérée avec compétence et efficacité, et a démontré au monde entier que la voie maritime des Grands Lacs demeure un lien majeur du réseau de transport au Canada.

L'Administration a enregistré son quatrième excédent d'exploitation consécutif et maintient l'objectif d'éliminer son déficit accumulé au plus tard en 2015. Les incidents maritimes survenus au cours de l'année ont été de nature mineure et n'ont entraîné aucune blessure, pollution ou avarie structurelle. D'importantes améliorations sur le plan de l'efficacité ont été mises en œuvre, ce qui contribue à maintenir au plus bas les coûts d'expédition pour les usagers des services de pilotage sur les Grands Lacs. L'Administration a éliminé tous ses frais liés aux départs volontaires et continue d'examiner et de transformer les processus d'entreprise par la mise en application de mesures de réduction des coûts ordonnancées sur l'engagement du gouvernement de revenir à l'équilibre budgétaire en 2015.

Les revenus en 2013 ont atteint 22 223 176 $, une augmentation de 8,1 % par rapport à 2012, grâce à une hausse générale de 2,5 % des droits de pilotage instaurée pour compenser l'inflation, aux augmentations de revenus attribuables à l'augmentation de la taille des navires étrangers naviguant sur les Grands Lacs, et grâce aussi aux revenus additionnels générés en décembre 2013, alors que la durée des transits a augmenté en raison des conditions de glace épaisse. Les dépenses ont atteint 21 328 790 $, une augmentation de 7,2 %, due en partie aux frais de surtemps occasionnés par les longs transits au mois de décembre. Les augmentations salariales de 1,5 % accordées aux employés comptent pour le reste de l'augmentation des frais d'exploitation. L'Administration a généré un bénéfice d'exploitation de 894 386 $ et un résultat global de 899 786 $, ce qui lui a permis de réduire le déficit accumulé de 5 509 649 $ qu'il était en 2009 à 1 764 321 $ au 31 décembre 2013.

Nous désirons souligner le travail du Conseil d'administration, le dévouement de la direction et du personnel de bureau, ainsi que la compétence et le professionnalisme de notre équipe de pilotes. Tous ont joué un rôle fondamental dans l'atteinte des buts et objectifs de l'Administration.

Pour le Conseil d'administration,

Le président,
J. Douglas Smith

Le directeur général,
Robert F. Lemire

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être délivrés;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall (Ontario).

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba

GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la gouvernance d'entreprise est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du Conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage sur les Grands Lacs.

Rôle du Conseil d'administration

La gouvernance d'entreprise à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du Conseil d'administration. Le rôle du Conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le Conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expérience et de perspective maritime au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet d'administrateurs. La fonction précise du Conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le Conseil contribue et accorde son approbation aux plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Chaque année, le Conseil prépare une Entente de responsabilisation avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le Conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'Administration pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs visés. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport du vérificateur et du rapport annuel. Le Conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du Conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et du Conseil d'administration.

Rôle du Comité d'audit

Le Comité d'audit est un comité principal du Conseil d'administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il améliore la qualité de l'information financière, assure que les principaux risques sont identifiés et gérés, permet aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, crée un climat de discipline et de contrôle qui réduit les possibilités de fraude et augmente la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le Comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Il assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

Rôle du Comité de régie

L'Administration a créé en 2013 un Comité de régie, lequel siège sous la présidence du vice-président du Conseil d'administration. Le Comité est chargé de s'occuper du plan de succession, du renouvellement du Conseil d'administration, de l'examen et de la mise à jour des règlements internes de l'organisation, et de toute autre tâche que lui confie le Conseil d'administration.

Le Comité s'assure de la qualité de la gouvernance d'entreprise et met en œuvre les meilleures pratiques dans l'exécution de ses responsabilités.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Trafic

En 2013, l'Administration a connu à peu près le même trafic qu'en 2012 et 2011, principalement en raison de la lenteur de la reprise économique en Amérique du Nord et en Europe. La charge de travail moyenne des pilotes en 2013 a augmenté de 2,5 % par rapport à 2012, pour atteindre 116 affectations par pilote. La productivité individuelle des pilotes a augmenté de 22 % depuis 2009. Au cours de 2013, l'Administration a enregistré à peu près le même nombre de gros navires naviguant sur les Grands Lacs qu'en en 2012. Les plus gros navires capables de naviguer dans les écluses de la voie maritime ont représenté 40 % des affectations de pilotage en 2013, comparativement à 39 % en 2012.

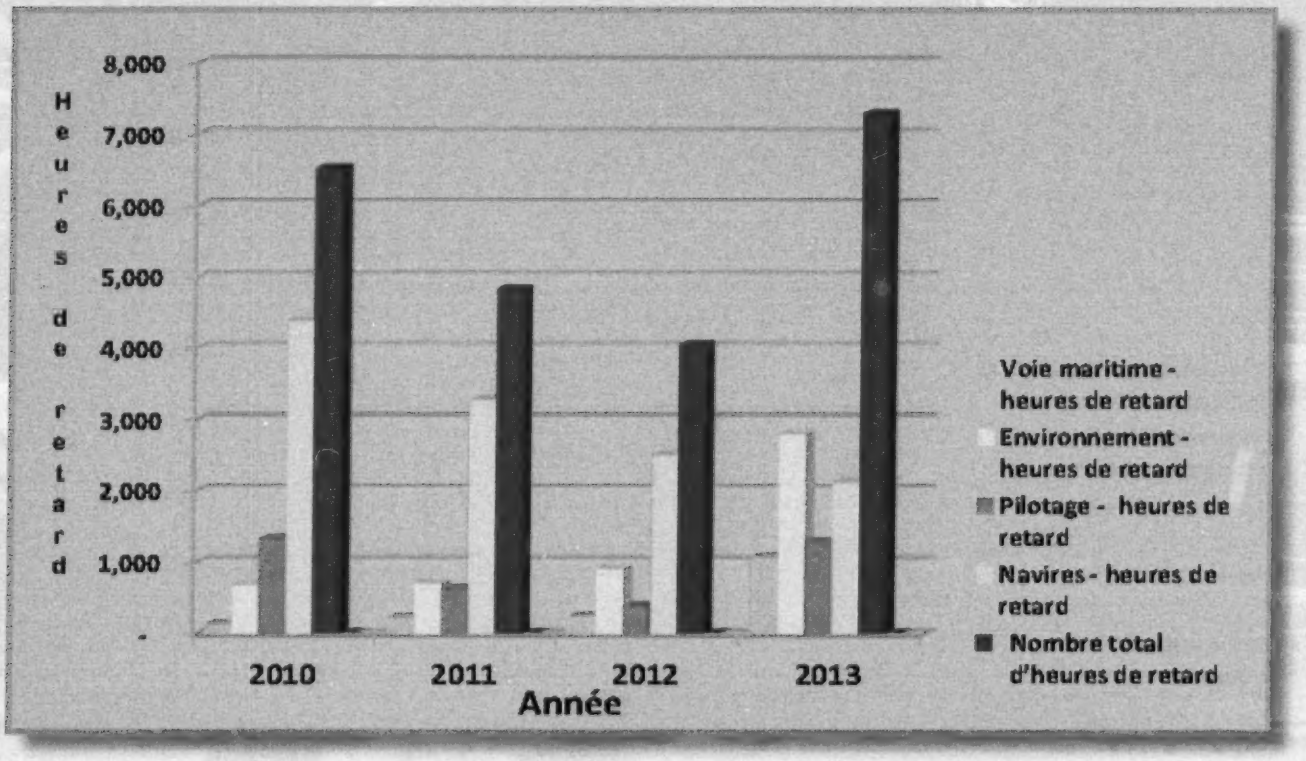
Niveaux de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes salariés dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, vu leurs conditions salariales fixes. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2013, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 7 288 heures, dont 18 %, soit 1 298 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2012, ces retards totalisaient 4 046 heures, dont 10 %, soit 387 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. Des mesures d'amélioration du rendement des pilotes ont été introduites depuis 2010, ce qui a permis de réduire de 38 % le total des retards aux navires et de 70 % les retards dus à un manque de pilotes même si le trafic est resté le même au cours des trois dernières années.

En 2013, plus de 80 % des retards ont eu lieu en décembre, lorsque des froids record ont causé un gel hâtif et de nombreuses fermetures de la voie maritime en raison de problèmes et d'arrêt de la navigation dus à la présence de glaces.

RETARDS AUX NAVIRES



INCIDENTS MARITIMES

L'Administration passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. Elle n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 9 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit 1 de plus que la moyenne des 5 dernières années. Les incidents survenus en 2013 sont le fait de contacts avec les murs ou avec la berge, et sont de nature mineure. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, étudie sur une base régulière les incidents qui sont survenus dans le passé et qui ont été reproduits sur simulateur, afin de permettre aux pilotes de pratiquer ces manœuvres et d'autres manœuvres d'urgence au cours de leur formation hivernale.

À la suite de sa revue des incidents de 2013, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Abordage	-	-	-	-	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-	-
Échouement	-	-	1	1	1	-
Heurt violent	-	-	-	-	1	1
Contact	9	3	1	6	6	9
Heurt de la berge/du fond	-	3	1	-	-	3
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	-	-	-	-	-	1
TOTAL	9	6	3	7	8	14
Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %

Synopsis 2013

Tel qu'illustré dans le tableau ci-dessus, il n'y a aucune tendance spécifique à l'égard des incidents en 2013.

Bassin de candidats-pilotes qualifiés

Dans son rapport sur le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le bassin de candidats-pilotes qualifiés. L'Administration a examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les quatre prochaines années, et en se fondant sur les listes de disponibilité actuelles de candidats qualifiés pour ses quatre circonscriptions de pilotage, elle a déterminé qu'il lui sera facile de répondre à ses besoins de recrutement. Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel.

APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

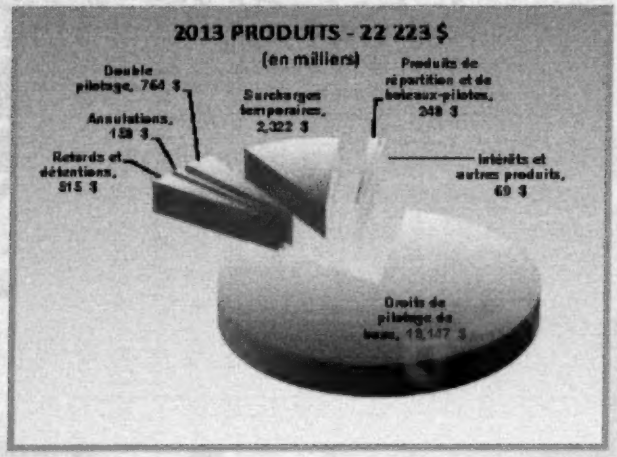
L'Administration a entrepris l'exercice financier 2013 avec un déficit accumulé de 2 664 107 $ et le termine avec un déficit accumulé de 1 764 321 $, soit une diminution de 899 786 $. L'Administration s'est fixé comme objectif d'éliminer ce déficit au plus tard à la fin de 2015.

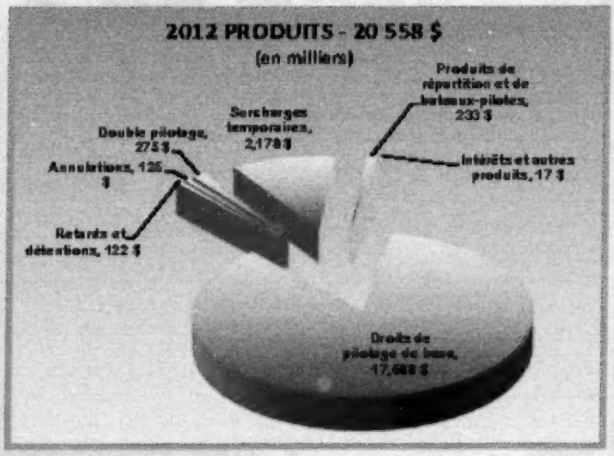
Les profits réalisés en 2013 sont attribuables au maintien du trafic par rapport à l'année dernière, aux mesures d'amélioration de l'efficacité mises de l'avant par l'Administration, et aux rajustements tarifaires mis en application au cours de l'exercice financier.

L'administration dispose d'une marge de crédit de 3 000 000 $ et en a utilisé une partie pendant l'année. La marge de crédit a été remboursée au début du mois de juillet.

Revenus

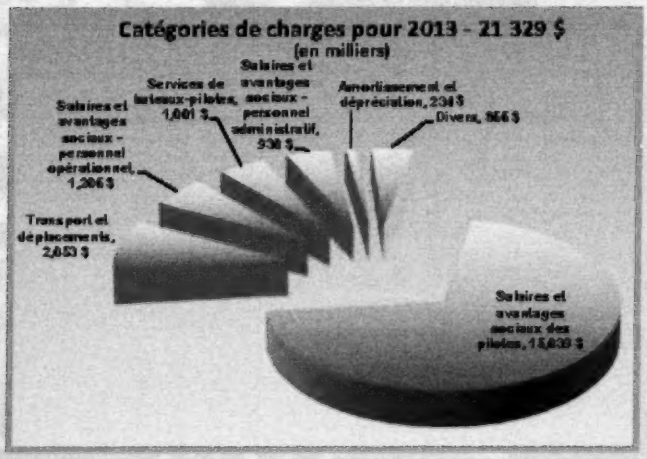
Les revenus de l'Administration proviennent principalement des droits de pilotage qu'elle perçoit des armateurs canadiens et étrangers. L'Administration a connu un accroissement de ses revenus de 573 000 $ grâce à une hausse tarifaire générale de 2,5 % instaurée pour compenser l'inflation, de 469 000 $ attribuable aux droits de double pilotage et de 419 000 $ en raison de retards, détentions et annulations résultant principalement des conditions météorologiques extrêmes que l'on a connues au mois de décembre 2013.

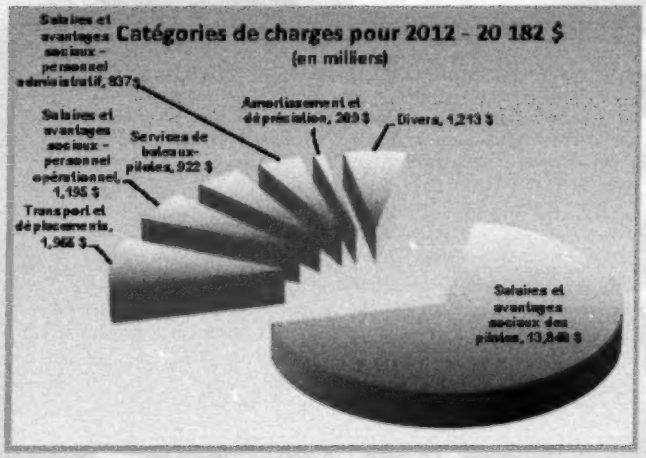




Charges

La majeure partie des charges de l'Administration est liée aux salaires et avantages sociaux des pilotes ainsi qu'aux frais de déplacement associés à l'exécution des affectations de pilotage. Les coûts des salaires et avantages sociaux des pilotes ont augmenté de 1 199 000 $ par rapport à 2012, cette augmentation comprend 392 000 $ pour défrayer le surtemps occasionné par le double pilotage et les conditions météorologiques défavorables qui ont causé des retards et des détentions en décembre, 377 000 $ pour défrayer les coûts supplémentaires occasionnés par une hausse inhabituelle du trafic en novembre, et 468 000 $ en frais supplémentaires de productivité résultant de l'augmentation du double pilotage et du nombre d'affectations comparativement à 2012.





REVUE DE LA GOUVERNANCE

Renouvellement des conventions collectives

Les pilotes et le personnel opérationnel sont représentés par des unités de négociation. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, leur convention collective a été renouvelée en 2013 et viendra à expiration le 30 juin 2016.

Tous les pilotes de l'Administration sont membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Leurs quatre conventions collectives ont été renouvelées en 2012 et 2013 et viendront à expiration le 31 mars 2017.

Gestion du risque d'entreprise

Par suite de sa réunion de planification stratégique tenue en juin 2013, l'Administration a adopté un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE). La GRE fait dorénavant partie de la stratégie d'identification et d'atténuation des risques au sein de l'Administration.

En 2014, l'objectif est de continuer d'assurer que les risques très élevés ont été identifiés correctement et que les mesures appropriées sont en place pour réduire la probabilité qu'un événement survienne et, le cas échéant, en atténuer les conséquences.

L'Administration a élaboré en 2013 un plan de vérification interne qui sera mis en application au cours de 2014. Ce plan porte sur les secteurs à risque et permettra d'améliorer les processus de contrôle interne.

Les résultats de la gestion du risque d'entreprise sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Tableau des risques

Priorité	Identification du risque	Niveau de risque	Probabilité	Répercussions
1	Stabilité financière	TRÈS ÉLEVÉ	TRÈS ÉLEVÉE	EXTRÊMES
2	Relève des pilotes	TRÈS ÉLEVÉ	EXTRÊME	MOYENNES
3	Relève du personnel cadre (5 ans)	TRÈS ÉLEVÉ	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉES
4	Responsabilité criminelle	MOYEN	FAIBLE	MOYENNES
5	Compétence des équipages	ÉLEVÉ	EXTRÊME	ÉLEVÉES
6	Questions liées à l'environnement	MOYEN	MOYENNE	MOYENNES
7	Relations avec le personnel et les intervenants	ÉLEVÉ	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉES
8	Transport des pilotes vers les navires	MOYEN	MOYENNE	ÉLEVÉES
9	Technologie	MOYEN	MOYENNE	MOYENNES
10	Gouvernance	FAIBLE	MOYENNE	ÉLEVÉES
11	Entrée en vigueur des certificats de pilotage	MOYEN	TRÈS ÉLEVÉE	MOYENNES

Examen spécial par le Vérificateur général du Canada

Conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

REVUE DE LA GOUVERNANCE (suite)

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au Conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs. Ce système de dispenses est en place depuis 1972, il avait à ce moment-là été instauré comme mesure temporaire.

L'Administration a le plaisir d'annoncer que par suite de consultations auprès des armateurs canadiens et grâce à leur collaboration et leurs suggestions, et avec le soutien de la Sécurité maritime de Transports Canada, cette lacune a été corrigée. L'Administration a modifié en 2011 le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* de façon à éliminer toutes les dispenses pour les navires canadiens à partir de 2013. Elle a mis en œuvre un système de certificats de pilotage répondant aux exigences de la *Loi sur le pilotage* fondé sur des examens et un programme approuvé de formation au certificat de pilotage.

Le prochain examen spécial est prévu en 2018 au plus tard.

Aperçu des orientations stratégiques en 2014

Le Conseil d'administration et les cadres supérieurs ont tenu une session de planification stratégique de deux jours au mois de juin 2013 à Collingwood, en Ontario. Le Conseil a alors modifié le programme de gestion du risque d'entreprise qui lui servira de guide dans ses activités à venir. Les risques importants ont été identifiés et des stratégies de traitement et d'atténuation de ces risques ont été établies.

Le nombre de pilotes a été réduit de 15 % en 2009-2010, vu la diminution de 42 % du trafic en 2008 et 2009. Le trafic a connu une augmentation de 41 % en 2010, 2011, 2012 et 2013, principalement grâce à la reprise économique en Amérique du Nord et en Europe depuis 2010. Le nombre de pilotes qui avait été fixé en 2009 a été suffisant pour répondre aux besoins en 2013.

On prévoit appliquer de 2014 à 2017 des hausses tarifaires qui permettront au cours de cette période d'éliminer le déficit accumulé et de générer des excédents de fonctionnement raisonnables.

L'Administration a mis fin au système de dispenses de pilotage obligatoire qui prévalait depuis 40 ans sur les navires canadiens et l'a remplacé par un système de certificats de pilotage, lequel est entré en vigueur le 1er janvier 2013. Plus de 525 officiers de navigation canadiens profitent d'une clause de droits acquis et l'Administration leur a délivré un certificat de pilotage. Pour ce qui est des futurs officiers qui présenteront une demande de certificat de pilotage pour les Grands Lacs, l'Administration a introduit un programme rigoureux de formation et d'évaluation. En vertu du nouveau système, tout navire canadien qui est sous la conduite d'un officier titulaire d'un certificat de pilotage pourra naviguer dans toutes les régions des Grands Lacs sans être tenu d'avoir à bord un pilote breveté de l'Administration. Ce nouveau régime assurera des transits efficaces et en toute sécurité des navires canadiens sur les Grands Lacs.

L'Administration a examiné et mis à jour son programme de gestion du risque d'entreprise en 2013 dans le but de rajuster/modifier le profil de risque de l'organisation. De plus, elle prévoit adopter les mesures nécessaires pour répondre aux objectifs du gouvernement du Canada de réduction des dépenses et d'amélioration de l'efficacité dans les services qu'elle fournit.

En 2014, l'Administration prévoit maintenir son niveau actuel de main-d'œuvre et prévoit entreprendre l'amélioration de son système de répartition.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

	RÉSULTAT (en milliers)				
	2013	2012	2011	2010	2009
Produits	22 223 $	20 558 $	19 599 $	20 089 $	13 770 $
Charges d'exploitation	21 323	20 182	18 945	18 076	15 635
Résultat global (perte)	900 $	376 $	654 $	2 013 $	(1 865) $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	RÉSULTAT				
	2013	2012	2011	2010	2009
Personnel administratif	9,5	9,5	9,5	9,0	9,0
Pilotes	56,0	56,0	56,5	56,5	56,5
Répartiteurs	9,0	8,5	8,0	8,5	8,5
	74,5	74,0	74,0	74,0	74,0

AFFECTATIONS DE PILOTES

	RÉSULTAT				
	2013	2012	2011	2010	2009
Réel	6 403	6 358	6 389	6 059	4 468
Planifié	6 100	6 100	5 325	4 217	5 800

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	RÉSULTAT				
	2013	2012	2011	2010	2009
Nombre	6 394	6 352	6 386	6 052	4 460
Pourcentage	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	RÉSULTAT				
	2013	2012	2011	2010	2009
Montant	3 330 $	3 174 $	2 965 $	2 983 $	3 499 $

RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité comprend la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir un assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements*, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et les règlements administratifs de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité d'audit surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

L'auditeur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général

R. F. Lemire

Le directeur des finances,

S.J.F. Bissonnette, CPA, CA

Cornwall (Ontario)
Le 26 février 2014

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2013, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

.../2

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Pour le vérificateur général du Canada,

René Béliveau

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 26 février 2014
Montréal, Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière
(en dollars canadiens)

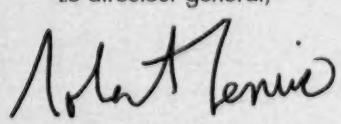
	31 décembre 2013	31 décembre 2012
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 305 323 $	566 185 $
Placements (Note 10)	2 155 867	2 703 313
Créances et frais payés d'avance	4 063 710	2 919 309
	8 524 900	6 188 807
À long terme		
Immobilisations corporelles (Note 7)	497 558	652 558
Immobilisations incorporelles (Note 8)	211 604	272 892
	9 234 062 $	7 114 257 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	6 920 642 $	5 634 983 $
Autres créditeurs et charges à payer	407 641	387 181
Avantages du personnel (Note 12)	265 500	141 300
	7 593 783	6 163 464
À long terme		
Avantages du personnel (Note 12)	3 404 600	3 614 900
	10 998 383	9 778 364
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	(1 764 321)	(2 664 107)
	9 234 062 $	7 114 257 $

Engagements (Note 15)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

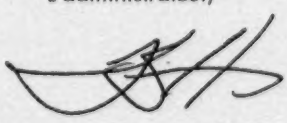
Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 26 février 2014.

Le directeur général,



R. F. Lemire

L'administrateur,



T. Geddes

État du résultat net et du résultat global
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2013	2012
Produits		
Droits de pilotage	21 906 677 $	20 308 397 $
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	247 660	232 520
Intérêts et autres produits	68 839	17 142
	22 223 176	20 558 059
Charges		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	15 038 926	13 840 142
Transport et déplacements	2 053 289	1 965 571
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1 205 932	1 194 579
Services de bateaux-pilotes	1 001 276	922 094
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	929 890	836 550
Services professionnels et spéciaux	247 801	134 046
Amortissement	234 089	208 835
Services publics, fournitures et approvisionnements	169 881	169 245
Location	106 671	102 423
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	100 116	89 284
Frais de formation des pilotes	64 304	125 548
Communications	61 635	61 523
Achat de services de répartition	53 462	47 871
Réparations et entretien	34 863	152 233
Frais financiers et autres charges	26 655	44 933
	21 328 790	19 894 877
Résultat net de l'exercice	894 386	663 182
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel (Note 12)	5 400	(286 700)
	5 400	(286 700)
Résultat global de l'exercice	899 786 $	376 482 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2013	2012
Déficit accumulé au début de l'exercice	(2 664 107) $	(3 040 589) $
Résultat net de l'exercice	894 386	663 182
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	5 400	(286 700)
Résultat global total de l'exercice	899 786	376 482
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(1 764 321) $	(2 664 107) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2013	2012
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	894 386 $	663 182 $
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Avantages du personnel	(80 700)	15 031
Amortissement	234 089	208 835
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des créances et des frais payés d'avances	(1 144 401)	(514 404)
Augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	1 285 659	284 151
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	20 460	36 628
Rentrées de fonds liées aux activités d'exploitation	1 209 493	693 423
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(2 557 175)	(2 703 313)
Vente de titres de placement	3 104 621	2 369 197
Acquisitions d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(17 801)	(1 029 765)
Rentrées (Sorties) de fonds liées aux activités d'investissement	529 645	(1 363 881)
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	1 739 138	(670 458)
Solde au début de l'exercice	566 185	1,236 643
Solde à la fin de l'exercice	2 305 323 $	566 185 $
Représenté par :		
Trésorerie	1 304 912 $	266 109 $
Équivalents de trésorerie	1 000 411	300 076
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	3 061 $	19 528 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux résultats financiers du 31 décembre 2013

(en dollars canadiens)

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2e étage, à Cornwall (Ontario).

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage précise que le Gouverneur* en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) du Conseil des normes comptables internationales (IASB). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 26 février 2014.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

3. Normes comptables

(a) Normes publiées mais pas encore en vigueur

IFRS 9, *Instruments financiers* : En novembre 2009, l'IASB a publié IFRS 9, laquelle a fait l'objet d'une révision en octobre 2010 afin de remplacer IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. IFRS 9 utilise une méthode unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur. Cette méthode est basée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion de ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. L'Administration continue d'évaluer l'incidence éventuelle de l'IFRS 9 sur ses états financiers. La date d'entrée en vigueur n'est pas encore déterminée.

(b) Normes adoptées pendant l'année

IAS 1, *Présentation des états financiers* a été amendée en juin 2011. Le changement principal résultant de ces amendements est une exigence de regrouper les éléments présentées dans les autres éléments du résultat global sur la base qu'ils seront susceptible ou non d'être reclassées subséquemment dans la partie du résultat net. L'Administration a appliqué cette nouvelle norme au cours de l'année et a évalué que celle-ci n'a aucune incidence sur ses états financiers.

IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*, qui intègre, dans une même norme, un cadre pour l'évaluation de la juste valeur et exige la présentation d'informations supplémentaires sur l'évaluation à la juste valeur, est entrée en vigueur le 1er janvier 2013. L'Administration a appliqué cette nouvelle norme au cours de l'année et a évalué que celle-ci n'a aucune incidence sur ses états financiers.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie comprennent les placements à court terme qui peuvent être rapidement encaissés, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne et rapportent un intérêt moyen pondéré de 1 % (1 % en 2012).

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixée comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada.

L'Administration a pris la décision de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL). Les placements sont donc enregistrés au départ à la juste valeur puis réévalués à la juste valeur à chaque date d'établissement de l'état de la situation financière. La juste valeur est basée sur le prix du marché des titres à la date d'établissement de l'état de la situation financière. Les achats et ventes de titres de placement sont comptabilisés en date du règlement de la transaction.

Les profits et les pertes réalisés par le biais des intérêts reçus et de la vente de titres de placement sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés provenant de toute autre fluctuation de la juste valeur sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils surviennent.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculée selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et de communication	5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Logiciels	5 ans

(e) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le régime), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du régime de retraite.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice. Le temps de service moyen restant pour les employés actifs couverts par le régime est de 8,3 ans (9,7 ans au 31 décembre 2012). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquelles sont soustraites les cotisations des retraités. Il y a présentement 29 participants (30 au 31 décembre 2012) à ce régime fermé, dont l'âge moyen est de 83 ans (82 au 31 décembre 2012), et la moyenne des prestations de décès est de 15 000 $ (14 200 $ au 31 décembre 2012). Le régime prévoit également une prestation fixe de 2 000 $ (au 31 décembre 2013 et au 31 décembre 2012) en cas de décès du conjoint, qui touche 19 participants (21 au 31 décembre 2012).

(h) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration comprennent les congés rémunérés, ces avantages sont évalués sur une base non actualisée et sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(j) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

(k) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes :

- Juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL);
- Détenus jusqu'à leur échéance (HTM);
- Disponibles à la vente (AFS); et,
- Prêts et créances.

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actifs financiers dans deux catégories FVTPL et des prêts et créances.

(i) Actifs financiers FVTPL

Un actif financier est classé FVTPL lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif FVTPL.

Un actif financier est classé comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés FVTPL sont déclarés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisé comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements sont classés comme étant des actifs FVTPL. L'évaluation de ces placements à leur juste valeur donne un meilleur alignement entre les résultats comptables et la méthode de gestion du portefeuille.

Les instruments financiers dérivés sont des obligations financières contractuelles dont la valeur provient des changements dans une variable sous-jacente. L'Administration ne contracte pas d'instruments financiers dérivés à des fins spéculatives ou de commerce.

(ii) Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

La catégorie des prêts et créances comprennent les créances. En raison de la nature à court terme de ces créances, on estime que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(iii) Méthode du taux d'intérêt effectif

La méthode du taux d'intérêt effectif calcule le coût amorti d'un actif financier et attribue un revenu d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

Les revenus sont comptabilisés selon le taux d'intérêt effectif pour les titres de créances autres que les actifs financiers classés comme étant FVTPL.

(iv) Baisse de valeur des actifs financiers autres que ceux évalués à la juste valeur

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie futurs qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital;
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

Pour les actifs financiers évalués au coût amorti, la baisse de valeur équivaut à la différence entre la valeur comptable et la valeur actuelle des flux de trésorerie prévus, actualisés au taux d'intérêt effectif original de l'actif.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

Si, plus tard, la baisse de valeur diminue et la diminution peut objectivement être associée à un événement survenu après la constatation de la baisse, la baisse de valeur constatée antérieurement est renversée par le biais du résultat net. La valeur comptable de l'actif financier en date du renversement de la baisse ne peut dépasser ce que son coût amorti aurait été à cette même date si la baisse de valeur n'avait jamais été comptabilisée.

(v) Décomptabilisation d'actifs financiers

Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel sur les flux de trésorerie associés à l'actif financier vient à l'échéance; ou
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices associés au titre de propriété.

(l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs financiers à la FVTPL, soit à titre d'autres passifs. Tous les passifs financiers de l'Administration sont classés à titre d'autres passifs.

(i) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créditeurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre d'autres passifs financiers. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

(ii) Décomptabilisation des passifs financiers

L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services concernés sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où ces biens ou services sont fournis par des tiers.

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui en découlent, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui en découlent sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutés ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des indemnités de départ du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Taux d'amortissement

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.

6. Instruments financiers

Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques sur une base permanente.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument financier ne puisse pas remplir ses obligations. Afin d'assurer la gestion de ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements et des créances représente le risque de crédit maximal.

Les créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 4 029 789 $ en date du 31 décembre 2013 (2 858 748 $ au 31 décembre 2012). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2013, 0,8 % des comptes débiteurs (0 % au 31 décembre 2012) n'étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, alors que 66 % étaient courants (76 % au 31 décembre 2012) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans son histoire, l'Administration n'a pas encouru de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses était de 4 626 $ au 31 décembre 2013 (néant au 31 décembre 2012).

Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne. Le risque de crédit lié aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme est minime car ces actifs sont tous sous forme de bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 3 millions de dollars auprès d'une banque à charte canadienne qui lui assure un fonds de roulement. Le taux d'intérêt est équivalent au taux préférentiel de la banque. Le ministre des Finances autorise cette somme. Cette facilité de crédit est disponible au besoin et est renouvelée annuellement. Le ministre des Finances a accordé son autorisation pour 2014. Au 31 décembre 2013, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (néant au 31 décembre 2012). À la fin de l'exercice financier 2013, les frais d'intérêt totalisaient 3 061 $ (19 528 $ en 2012). L'Administration a pris des mesures pour obtenir une marge de crédit afin de répondre à ses obligations financières. Aux 31 décembre 2013 et 2012, les passifs financiers de l'Administration étaient constitués des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 7 328 283 $ au 31 décembre 2013 (6 022 164 $ au 31 décembre 2012), et ses salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et comptes à payer étaient à 100 % courants (100 % au 31 décembre 2012) ou en souffrance depuis moins de 90 jours.

Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux produits de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

(a) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration comprennent les placements à court terme facilement encaissables. Le risque de taux d'intérêt est géré en limitant à 12 mois ou moins les placements à terme. La direction estime que le risque de taux d'intérêt est minime.

(b) Risque de change et autres risques du marché

L'Administration n'est présentement exposée à aucun risque de change significatif ni à d'autres risques du marché.

Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont mesurés à la suite de la comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les différents niveaux ont été hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement; Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables du marché.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie, de même que les placements de l'Administration ont été évalués ultérieurement à leur évaluation initiale à la juste valeur et étaient tous classés de niveau 1 en date des 31 décembre 2013 et 2012. L'Administration ne détenait aucun instrument financier de niveaux 2 ou 3 en date du 31 décembre 2013 ou du 31 décembre 2012.

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Équipement informatique et de communication	Total
Coût					
Au 1er janvier 2012	38 494 $	101 022 $	81 955 $	78 567 $	300 038 $
Acquisitions	-	-	-	709 562	709 562
Sorties	-	-	-	(12 875)	(12 875)
Au 31 décembre 2012	38 494	101 022	81 955	775 254	996 725
Acquisitions	-	1 850	-	1 264	3 114
Sorties	-	-	-	(2 732)	(2 732)
Au 31 décembre 2013	38 494 $	102 872 $	81 955 $	773 786 $	997 107 $
Amortissement cumulée					
Au 1er janvier 2012	38 494 $	61 182 $	39 563 $	65 839 $	205 078 $
Amortissement dans l'année	-	7 137	7 526	137 301	151 964
Sorties	-	-	-	(12 875)	(12 875)
Au 31 décembre 2012	38 494	68 319	47 089	190 265	344 167
Amortissement dans l'année	-	7 507	7 526	143 081	158 114
Sorties	-	-	-	(2 732)	(2 732)
Au 31 décembre 2013	38 494 $	75 826 $	54 615 $	330 614 $	499 549 $
Valeurs comptables					
Au 1er janvier 2012	- $	39 840 $	42 392 $	12 728 $	94 960 $
Au 31 décembre 2012	- $	32 703 $	34 866 $	584 989 $	652 558 $
Au 31 décembre 2013	- $	27 046 $	27 340 $	443 172 $	497 558 $

8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels
Coût	
Au 1er janvier 2012	138 990 $
Acquisitions	320 203
Sorties	-
Au 31 décembre 2012	459 193
Acquisitions	14 687
Sorties	(4 714)
Au 31 décembre 2013	469 166 $
Amortissements cumulés	
Au 1er janvier 2012	129 430 $
Amortissement de l'année	56 871
Au 31 décembre 2012	186 301
Amortissement de l'année	75 975
Sorties	(4 714)
Au 31 décembre 2013	257 562 $
Valeurs comptables	
Au 1er janvier 2012	9 560 $
Au 31 décembre 2012	272 892 $
Au 31 décembre 2013	211 604 $

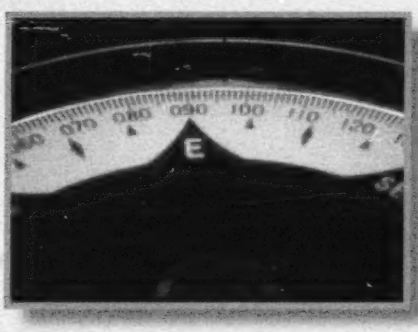
9. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 $ au 31 décembre 2013 et 2012.

10. Placements

	31 décembre 2013		31 décembre 2012	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Obligations fédérales et provinciales	2 155 867 $	2 149 997 $	2 703 313 $	2 697 943 $

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 11 293 $ (5 447 $ en 2012). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période ont varié de 0,93 % à 1,04 %.



11. Régime de retraite

Le Régime de retraite de la fonction publique (Le Régime) est un régime multi-employeurs auquel l'Administration doit contribuer. C'est un régime de retraite à prestations déterminées offrant des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

L'Administration ne reçoit pas d'information sur la situation du Régime ni sur les cotisations qu'elle doit verser, elle n'a donc pas en main suffisamment d'information pour le prendre en compte à titre de régime à prestations déterminées. Par conséquent, elle comptabilise sa participation comme si le Régime était à cotisations déterminées, conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Tout surplus ou déficit du Régime peut avoir une incidence sur les cotisations futures de l'Administration; celles-ci lui seraient communiquées par le gouvernement du Canada par le biais du ratio du taux de cotisation (le pourcentage de cotisation de l'Administration pour chaque dollar versé par l'employé).

Pour chaque dollar versé par l'employé, l'Administration verse une cotisation de 1,64 $ dans le cas des employés embauchés avant le 1er janvier 2013, et de 1,57 $ dans le cas des employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,74 $ en 2012). Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 150 900 $ (148 000 $ en 2012), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 8,00 $ (8,95 $ en 2012) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice.

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Administration	1 488 892 $	1 141 550 $
Employés	900 418 $	652 231 $
Total des cotisations	2 389 310 $	1 793 781 $

L'Administration estime que les cotisations au régime s'élèveront à 1 316 000 $ en 2014.

12. Avantages du personnel

(a) Indemnités de départ

Des indemnités de départ sont versées à tous les employés actuels en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés. Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des indemnités de départ constituées le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 6,4 années au 31 décembre (9,5 années au 31 décembre 2012). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 208 700 $ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation de 187 000 $ à la même date.

Dans le cadre des négociations collectives et des modifications aux conditions d'emploi survenues au cours des deux dernières années, l'accumulation d'indemnités de départ en vertu du programme de prestations de fin d'emploi a cessé pour la majorité des employés en 2012, et pour le groupe restant cette accumulation a cessé en 2013. Seul un groupe d'employés continueront d'accumuler des indemnités de départ additionnelles jusqu'au terme de leur emploi. Une partie des employés touchés par ces modifications se sont vus offrir le choix entre le versement immédiat ou à la fin d'emploi des indemnités de départ accumulées, alors que pour d'autres, l'indemnité de départ ne pourra être versée qu'à la fin de leur emploi. Ces modifications ont été prises en compte dans le calcul des obligations non réglées au titre des indemnités de départ.

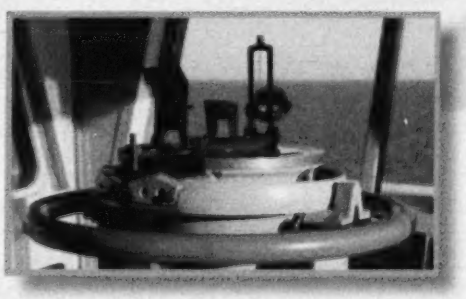
La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation a changé en 2013 et est maintenant basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement. La courbe de rendement tient compte de la note éducative de l'ICA sur les hypothèses du taux d'actualisation comptable pour les régimes d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi, de même que de la courbe de taux d'actualisation comptable ICA de Fiera Capital. On estime que cette méthodologie est suffisante et appropriée aux fins de l'évaluation et qu'elle constitue une représentation plus réaliste d'une courbe canadienne de taux d'actualisation AA, en l'absence d'obligations de sociétés AA de longue échéance, ce qui est en ligne avec IAS 19R.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	3 462 700 $	3 153 569 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	66 000	166 231
Coût financier	118 600	130 900
Prestations payées	(279 400)	(254 900)
Perte actuarielle	33 900	266 900
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	3 401 800 $	3 462 700 $
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	66 000 $	166 231 $
Coût financier	118 600	130 900
Total des charges constatées au résultat net	184 600 $	297 131 $
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Modification des hypothèses financières	33 900 $	266 900 $
Perte actuarielle	33 900 $	266 900 $
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	238 500 $	120 400 $
Partie non courante	3 163 300	3 342 300
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	3 401 800 $	3 462 700 $
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3,75 %	3,5 %
Taux d'augmentations salariales estimés	0,95 % - 2,75 %	1,17 % - 3 %
Âge à la retraite	65 ou âge actuel si plus âgé	65 ou âge actuele si plus âgé

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2014.

(b) Prestations de décès des employés retraités



Des prestations de décès sont versées à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leur conjoint. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 $ par tranche de 1 000 $ de couverture de la part des retraités.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard du régime de prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 7,8 années au 31 décembre (7,2 ans au 31 décembre 2012). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 22 700 $ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation au titre des prestations définies de 20 100 $ à la même date.

La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation a changé en 2013 et est maintenant basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement. La courbe de rendement tient compte de la note éducative de l'ICA sur les hypothèses du taux d'actualisation comptable pour les régimes d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi, de même que de la courbe de taux d'actualisation comptable ICA de Fiera Capital. On estime que cette méthodologie est suffisante et appropriée aux fins de l'évaluation et qu'elle constitue une représentation plus réaliste d'une courbe canadienne de taux d'actualisation AA, en l'absence d'obligations de sociétés AA de longue échéance, ce qui est en ligne avec IAS 19R.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	293 500 $	300 900 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	10 300	11 300
Prestations payées	(7 000)	(49 300)
Contributions des employés retraités	10 800	10 800
Perte (gain) actuarielle	(39 300)	19 800
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	268 300 $	293 500 $
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	- $	- $
Coût financier	10 300	11 300
Total des charges constatées au résultat net	10,300 $	11 300 $
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Modification des hypothèses financières	(23 200) $	19 800 $
Modification des hypothèses démographiques	(16 100) $	- $
Perte (gain) actuarielle	(39 300) $	19 800 $
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	27 000 $	20 900 $
Partie non courante	241 300	272 600
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	268 300 $	293 500 $
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	4,1 %	3,5 %

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2014.

13. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit le déficit accumulé de 1 764 321 $ (2 664 107 $ en 2012).

L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi lui permet d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne. L'Administration a respecté ces restrictions au cours des exercices financiers se terminant les 31 décembre 2013 et 2012.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice.

14. Opérations entre apparentés

Les opérations entre l'Administration et les entités apparentées sont décrites ci-dessous.

(a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, agences et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. Les opérations sont comptabilisées à la juste valeur. L'Administration a un contrat de location pour son siège social à Cornwall avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, le montant versé en 2013 était de 87 452 $ (85 906 $ en 2012). Elle a aussi versé 15 684 $ à Transports Canada dans le cadre de la nouvelle initiative de ce dernier visant à recouvrer les frais liés aux amendements de 2013/2014 du règlement sur les tarifs. L'Administration cotise également au régime de retraite de la fonction publique (Note 11).

L'Administration a également recouvré 7 746 $ (7 986 $ en 2012) auprès de l'Administration de pilotage des Laurentides pour sa part des coûts d'exploitation du bureau de pilotage à Saint-Lambert.

(b) Rémunération du personnel occupant les postes clés

La rémunération des administrateurs et autres membres du personnel occupant des postes clés au cours des exercices financiers 2013 et 2012 comprenait les montants suivants :

	Exercice terminé le 31 décembre 2013	Exercice terminé le 31 décembre 2012
Avantages à court terme, tel que les salaires	597 894 $	506 444 $
Avantages sociaux et autres	98 873	97 897
	696 767 $	604 341 $

15. Engagements

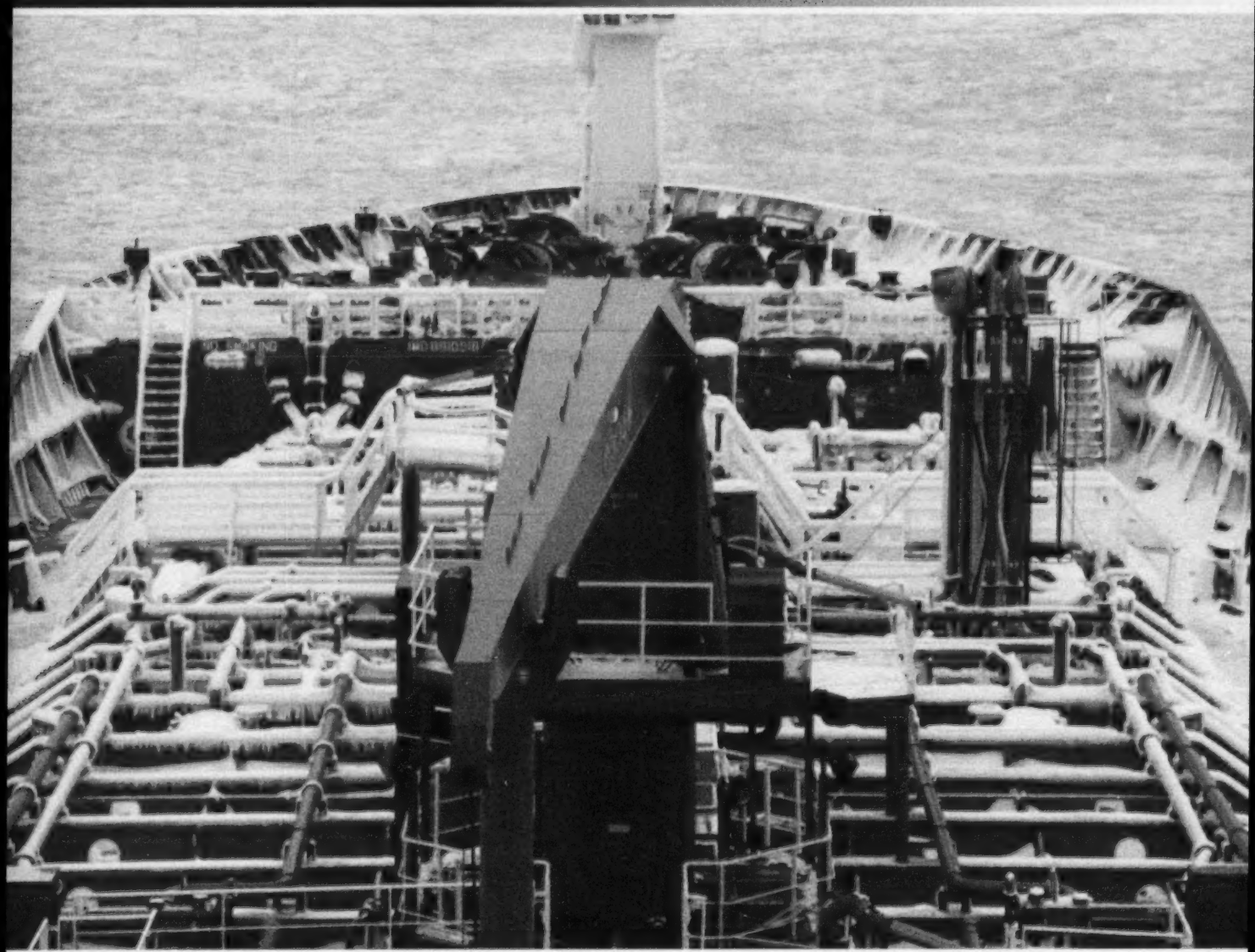
En date de l'état de sa situation financière, l'Administration a des engagements qui ont trait à : un bail pour la location de locaux à bureaux, des contrats de service de bateaux-pilotes, des contrats de location pour l'équipement de bureau et du simulateur pour la formation de ses pilotes, un contrat de soutien pour son système de répartition et un contrat d'entretien pour ses unités portables d'aide au pilotage de ses pilotes. Les paiements minimaux contractuels et de location à venir sont les suivants :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Moins d'un an	500 668 $	465 177 $
Entre un et cinq ans	431 741	469 215
Plus de cinq ans	483 282	-
	1 415 691 $	934 392 $

16. Services de répartition et de bateau-pilote aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais aux pilotes américains de la circonscription no 1 tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller. En contrepartie, l'association des pilotes américains fournit sans frais à l'Administration les services de transport par bateaux-pilotes à Cap Vincent, dans l'état de New York.

La valeur de ces services est comptabilisée dans les produits et charges et elle totalise 192 211 $ (185 135 $ en 2012). Les produits et charges sont évalués à la juste valeur des services reçus par l'Administration.



Canada